Deutscher Bundestag **Drucksache 17/594**

17. Wahlperiode 29. 01. 2010

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Daniela Wagner, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Stephan Kühn, Ingrid Nestle, Dr. Valerie Wilms, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Friedrich Ostendorff, Dr. Hermann Ott, Dorothea Steiner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Verkehrsprojekt Verbindung der B 26/B 42 – Nordostumgehung

Für die Wirtschaftlichkeitsberechnung der Verbindung der B 26/B 42 in Darmstadt, auch Nordostumgehung genannt, wurden als aktuelles Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der Wert von 1,9 ermittelt und Gesamtkosten von 94,03 Mio. Euro festgelegt. Zu diesen Werten kommt die neueste Studie der Ingenieurgruppe IVV im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS).

Im Vergleich zu den erheblich differierenden Zahlen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2003 und des Investitionsrahmenplans bis 2010 des BMVBS ergeben sich einige Fragen.

Darüber hinaus ergeben sich weitere Fragen in Bezug auf dieses Verkehrsprojekt; so ist der geplante Tunnel nur einröhrig. Was im betreffenden Fall zumindest ein Verstoß gegen die EU-Richtlinie 2004/54/EG darstellt, welche extra nach den schweren Unfällen im Montblanc-Tunnel und im Tauerntunnel (1999) und im Sankt-Gotthard-Tunnel (2001) erlassen wurde. Aus dem Schreiben des BMVBS vom 19. Januar 2010 bezüglich der Planung des Tunnelabschnitts als einbahnigen, zweistreifigen Querschnitt geht hervor, dass diese Planung der EU-Richtlinie 2004/54/EG entspricht. Laut Amtsblatt der Europäischen Union betreffend die Richtlinie 2004/54/EG ist das Hauptentscheidungskriterium für den obligatorischen Bau eines doppelröhrigen Tunnels ein prognostiziertes Verkehrsaufkommen von über 10 000 Fahrzeugen je Tag und Fahrstreifen (ABl. L 167 vom 30. 4. 2004, S. 62 u. 73). Die Prognose des BMVBS im BVWP 2003 kommt auf eine Bewertungsprognose von bis zu 20 100 Kfz/24h und eine Bedarfsplanprognose von 28 000 Kfz/24h; auch die IVV-Studie kommt in ihrer Prognose des Verkehrsaufkommens auf 21 000 Kfz/24h. In beiden Fällen wird somit das Hauptentscheidungskriterium für doppelröhrige Tunnel in der Richtlinie 2004/54/EG erfüllt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie erklärt die Bundesregierung die erheblich differierenden Ergebnisse im Nutzen-Kosten-Verhältnis des BVWP und der IVV-Studie?
2. Wie erklärt die Bundesregierung die erheblichen Differenzen der Werte von Projektkosten und Projektnutzen im BVWP und in der IVV-Studie?

3. Wie kommt es zu der Steigerung des Nutzens und der Kosten im Vergleich zu 2003?
4. Wie wurde der in der IVV-Studie angegebene Preisindex für die Nutzenpositionen ermittelt und angewandt?
5. Aus welchen Positionen setzen sich die „Sonstigen Kosten“ der IVV-Studie zusammen?
6. Wie werden der bei den Nutzenpositionen angesetzte induzierte Verkehr und die Umwelteffekte jeweils begründet?
7. Wie erklärt die Bundesregierung den unterschiedlichen Finanzbedarf des Bundes laut BVWP, Investitionsrahmenplan bis 2010 und IVV-Studie für dieses Verkehrsprojekt?
8. Wie hoch sind die Kosten pro Kilometer in der IVV-Studie, besteht eine Differenz gegenüber den Zahlen aus 2003, und wenn ja, wie hoch fällt diese aus?
9. Wie erklärt die Bundesregierung diese Differenz?
10. Wie kommt es zu der unterschiedlichen Länge des Verkehrsprojektes, mit einmal 2,4 Kilometern laut BVWP und einmal 2,8 Kilometern Länge laut IVV-Studie?
11. Wie lautet die exakte Begründung der Bundesregierung, den Tunnelabschnitt als einen einbahnigen, zweistreifigen Querschnitt zu genehmigen?
12. Mit welcher Begründung hält die Bundesregierung den Neubau innerstädtischer Fernstraßen, wenn auch in Teilen überdeckelt, generell für vertretbar?
13. Mit welcher Begründung hält es die Bundesregierung für vertretbar, eine von Wohnbebauung flankierte innerstädtische Fernstraße als Umgehung zu bezeichnen?
14. Mit welcher Begründung hält es die Bundesregierung für vertretbar, die Luftschadstoffe aus dem von Wohnbebauung flankierten Tunnelneubau durch die vorgesehene Absauganlage vorerst ohne Schadstofffilter in der Mitte des Bauwerks konzentriert in die Umwelt zu entlassen?
15. Welchen Schadstoffen und in welchem Umfang werden die Anwohner aufgrund der fehlenden Schadstofffilter ausgesetzt?
16. Welche durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung durch Schwerlastverkehr wurde in den Nachberechnungen 2008 unterstellt?
17. Wie hoch ist die durchschnittliche tägliche Verkehrsentlastung der Innenstadt Darmstadts inklusive Schwerlastverkehr?

Berlin, den 29. Januar 2010

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333